

POLARIS LAB

NEWSLETTER NAUTICA · STUDIO LAB STP · ANNO I, N. 6 · SETTIMANA 14 -
20 LUGLIO 2026

In questo numero

- The Italian Sea Group verso la resa dei conti del 22 luglio: udienza cautelare e assemblea straordinaria lo stesso giorno, con i numeri della crisi ormai sul tavolo
- I conti della crisi TISG: indebitamento netto ~178,7 milioni, passività scadute 266,8 milioni, cassa a soli 7,5 milioni
- Versamenti ISA e forfetari: scadenza al 20 luglio, poi entra la nuova maggiorazione dello 0,80%
- Legge Mare: come mettere "a reddito" lo yacht privato affidandolo a un'impresa di charter, senza perdere la non imponibilità IVA
- Iperammortamento 2026: prenotazioni salite a ~2,5 miliardi in 25 giorni, ma la circolare operativa MIMIT non c'è ancora
- Bruxelles rivede l'EU ETS il 17 luglio: pressing di Italia, Francia e Germania per escludere lo shipping
- Azimut vara il Grande 44M con ala foil in carbonio e ibrido: il superyacht di serie prende il volo

♦ EDITORIALE

The Italian Sea Group, il 22 luglio della verità

Nello stesso giorno il Tribunale decide sulle misure cautelari e l'assemblea affronta il capitale sotto i minimi: due binari che si incrociano.

I numeri di una crisi non si commentano: si leggono. E quelli di Marina di Carrara dicono che la distanza dal riequilibrio è misurabile, ma va colmata in fretta.

Il 22 luglio è la data che il comparto nautico italiano guarda con attenzione. In quella giornata si concentrano due snodi distinti ma convergenti per The Italian Sea Group: l'udienza in contraddittorio sulle misure cautelari davanti al Tribunale di Firenze e l'assemblea degli azionisti chiamata a deliberare sui provvedimenti conseguenti alla riduzione del capitale



Superyacht in cantiere: per The Italian Sea Group di Marina di Carrara il 22 luglio è la resa dei conti — Foto: Pexels / Ertuğrul Togo

sotto i minimi di legge per effetto delle perdite. Un doppio appuntamento, giudiziario e societario, che condensa in poche ore la tenuta del piano di risanamento.

Il quadro di partenza è ormai quantificato. L'informativa al mercato al 31 maggio parla di un indebitamento finanziario netto consolidato di circa 178,7 milioni, di cui oltre 154,6 di debito bancario, a fronte di una cassa di appena 7,5 milioni. Le passività scadute — banche, fornitori, factoring, debiti tributari e previdenziali — ammontano a 266,8 milioni. È a questa voragine che dovrebbe rispondere l'ipotesi di aumento di capitale fino a circa 100 milioni, indicata dal quarto trimestre 2026 ma subordinata ad accordi vincolanti con fornitori, armatori e banche.

Il Tribunale, il 7 luglio, aveva già confermato le misure protettive per il massimo di legge — quattro mesi dal 1° luglio — e concesso in via provvisoria le cautelari fino all'udienza. Nel frattempo il titolo, sceso su valori depressi, mostra soltanto rimbalzi tecnici. La lezione per i nostri clienti resta quella del numero scorso, oggi con più dati a supporto: per fornitori e sub-fornitori è il momento di mappare esposizione, garanzie e posizione contrattuale; per gli altri operatori, di verificare quanto la propria soli-

dità dipenda dalla concentrazione su pochi committenti. Gli strumenti di regolazione della crisi funzionano tanto

meglio quanto prima si attivano.

Il Barometro del mercato

I numeri-chiave della settimana, in un colpo d'occhio. (▲ in miglioramento · ▼ in calo · — stabile)

Indicatore	Valore	Periodo	Trend	Fonte
TISG — indebitamento finanziario netto consolidato	~178,7 mln €	31/05/2026	▼	SuperYacht Times / informativa societaria
TISG — passività scadute totali	266,8 mln €	31/05/2026	▼	Pressmare / informativa societaria
TISG — prezzo azione (MTA)	~1,05 € (+3,56% seduta)	10/07/2026	▲ (rimbalzo su minimi)	Yahoo Finance TISG.MI
Iperammortamento 2026 prenotato	~2,5 mld € (≈7.000 domande)	14/07/2026	▲	MIMIT/GSE via Value Target / Innovation Post
Sanlorenzo — nuovi ordini Q1 (contesto)	223,2 mln € (+25,4% a/a)	Q1 2026	▲	Sanlorenzo Investors / Nautica.it
Cambio EUR/USD	~1,142	10/07/2026	▼ (vicino ai minimi annui)	BCE / Trading Economics

Fonti: informativa societaria TISG al 31/05/2026, MIMIT/GSE, Sanlorenzo Investor Relations, BCE. Quotazione TISG da aggregatori (da ve-

rificare a fine settimana); dato iperammortamento da stampa specializzata su base MIMIT/GSE.

◆ FINANZA & MERCATO

TISG, il 22 luglio si gioca su due tavoli

Udienza cautelare e assemblea sul capitale nello stesso giorno, mentre l'aumento da 100 milioni resta l'unica leva di riequilibrio.

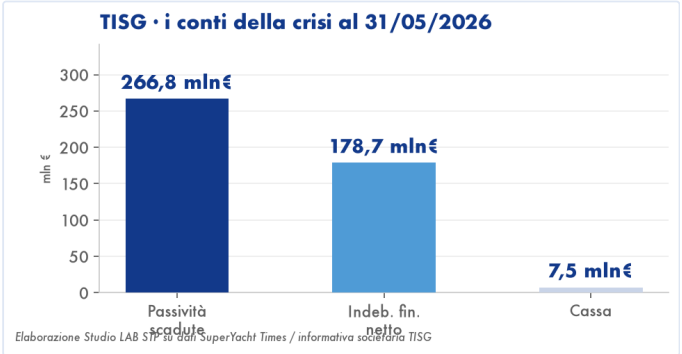
Le misure protettive non congelano l'impresa: la mettono al riparo per ricostruire, sotto la vigilanza del Tribunale.

Il 7 luglio il Tribunale di Firenze ha confermato le misure protettive richieste da The Italian Sea Group per la durata massima di legge, quattro mesi a decorrere dal 1° luglio 2026, concedendo in via provvisoria anche le misure cautelari fino all'udienza in contraddittorio. Nel periodo di protezione gli armatori non possono sciogliere i contratti per inadempienze del cantiere né escutere le garanzie, e i fornitori essenziali sono temporaneamente esentati dagli obblighi di cessione dei crediti ai factor. I commissari giudiziali nominati il 3 luglio sono Niccolò Abriani, Riccardo Forgheschi e Manuela Olatri.

L'appuntamento decisivo è il 22 luglio, quando si terrà l'udienza sulle cautelari e, in parallelo, l'assemblea degli azionisti convocata per i provvedimenti conseguenti alla riduzione del capitale sotto i minimi di legge. Sul piano

del risanamento, la società valuta un aumento di capitale di circa 100 milioni di euro indicativamente dal quarto trimestre 2026, subordinato ad accordi vincolanti con fornitori, armatori e istituti finanziatori e a condizioni di mercato favorevoli.

I numeri spiegano l'urgenza. Al 31 maggio 2026 l'indebitamento finanziario netto consolidato è di circa 178,7 milioni (oltre 154,6 di debito bancario), la cassa disponibile è di soli 7,5 milioni e le passività scadute toccano 266,8 milioni. Il titolo, intorno a 1,05 euro il 10 luglio, mostra solo un rimbalzo tecnico su livelli fortemente compressi.



TISG · i conti della crisi al 31/05/2026 | Elaborazione Studio LAB STP su dati SuperYacht Times / informativa societaria TISG

Per lo studio: per fornitori e sub-fornitori coinvolti assistiamo nella mappatura dell'esposizione, nella tutela dei crediti in continuità e nel dialogo con i commissari giudiziali; l'udienza del 22 è uno spartiacque da preparare, non da subire.

Fonte: Pressmare, Il Sole 24 Ore, Borsa Italiana/Radiocor, SuperYacht Times — affidabilità alta (importo aumento ancora indicativo; quotazione da aggregatori, da verificare).

Ferretti su TISG: il rumor resta un rumor

A giugno l'indiscrezione di un possibile interesse, ma nessuna conferma nell'ultima settimana.

Le indiscrezioni di metà giugno che indicavano Ferretti come possibile interessata a TISG — all'intero gruppo o a singoli asset, come il cantiere di La Spezia — non hanno avuto alcuno sviluppo ufficiale nella settimana. Ferretti ha smentito trattative in corso, pur confermando il consueto monitoraggio delle opportunità di mercato. Lo riportiamo per completezza, ma va trattato per ciò che è: uno scenario di consolidamento non confermato (da verificare).

Per lo studio: nelle valutazioni straordinarie distinguiamo sempre il dato dall'ipotesi; su operazioni di M&A affianchiamo due diligence e strutturazione solo su basi verificate.

Fonte: MilanoFinanza, Borse.it — affidabilità: rumor non confermato.

Euro debole sotto 1,14: un alleato dell'export

Il cambio vicino ai minimi da un anno migliora la competitività dei cantieri prezzati in euro.

A metà luglio l'euro tratta intorno a 1,142 dollari, vicino al minimo annuale, sospinto da tensioni geopolitiche, rialzo del petrolio e attese di ulteriori mosse BCE. Per l'export nautico italiano, prezzato in euro e diretto verso acquirenti in dollari — Stati Uniti e Golfo con valute agganciate al biglietto verde — un euro più debole significa margini più favorevoli. Effetto da leggere insieme alla riduzione dei dazi USA di cui riferiamo nello Sguardo Internazionale.

Per lo studio: per chi fattura in valuta valutiamo coperture di cambio e impatto sui margini; il momento è favorevole all'export, ma il timing va gestito.

Fonte: BCE, Trading Economics — affidabilità alta sul cambio, media sull'interpretazione settoriale.

♦ FISCO & AGEVOLAZIONI

Versamenti ISA e forfetari: il 20 luglio senza costi, poi scatta lo 0,80%

La proroga del DL 89/2026 sposta la scadenza, ma quest'anno chi slitta paga una maggiorazione.

I versamenti da dichiarazioni redditi, IRAP e IVA in scadenza al 30 giugno 2026 per i soggetti ISA e per i forfetari sono differiti al 20 luglio 2026 senza maggiorazione, per effetto del DL n. 89/2026. La novità rispetto agli anni scorsi è a valle: chi versa nei trenta giorni successivi al 20 luglio applica una maggiorazione dello 0,80%, laddove in passato la finestra era gratuita. Il decreto conteneva anche un taglio temporaneo delle accise su benzina, gasolio e GPL, ma quella misura è già scaduta (23 maggio – 6 giugno) e non è più spendibile sul bunkeraggio.

Per lo studio: per cantieri, dealer e società di charter soggetti a ISA verifichiamo gli importi e presidiamo la scadenza del 20 luglio, così da non incorrere nella nuova maggiorazione.

Fonte: FiscoeTasse, Finanza & Fisco (DL 89/2026) — affidabilità alta.

Bonus carburante pesca: ultimi giorni, si chiude il 20 luglio

Credito fino al 20% sulle spese di gasolio e benzina di marzo-maggio, ma il plafond è limitato.

Per le imprese di pesca professionale la piattaforma MA-SAF resta aperta fino al 20 luglio 2026 (ore 23:59) per il

credito d'imposta fino al 20% sulle spese di gasolio e benzina destinati ai pescherecci, sostenute tra marzo e maggio 2026 e calcolate al netto IVA. Il budget è di 10 milioni, con riparto proporzionale in caso di richieste eccedenti: presentare completi e nei termini è determinante. Serve la dichiarazione sostitutiva con fatture e copia del libretto di controllo carburante; il credito è utilizzabile in compensazione via F24 entro il 31 dicembre 2026. Reminder già dato al n. 5.

Per lo studio: verifichiamo la spettanza e prepariamo la documentazione probatoria prima della scadenza; il riparto proporzionale premia chi arriva completo e nei termini.

Fonte: PMI.it, Fisco Oggi, ANAPI Pesca — affidabilità alta.

Legge Mare: come mettere "a reddito" lo yacht privato tramite il charter

La riforma consente al privato di affidare la propria unità a un'impresa commerciale, ma la non imponibilità IVA resta legata all'uso effettivo.

La Legge 7 maggio 2026 n. 70 "Valorizzazione della risorsa mare" — in vigore dal 10 maggio, non novità dell'ultima settimana ma oggetto di analisi operative in questi giorni — introduce uno schema di forte interesse per armatori e operatori charter. Un privato può concedere il proprio yacht in locazione a un'impresa di charter per uso commerciale, per periodi determinati dell'anno, con annotazione ATCN a carico dell'impresa: la ratio è ammor-



Yacht di lusso alla fonda nel Mediterraneo: lo schema locazione-a-charter della Legge Mare — Foto: Pexels / Ozan Aldemir

tizzare i costi di gestione dell'unità mettendola a reddito. La riforma semplifica anche noleggio, locazione, scuole di vela e somministrazione a bordo, a condizione di tracciamento digitale.

Attenzione al perno IVA: la non imponibilità dei canoni

resta subordinata all'utilizzo effettivo dell'unità nell'eser-

cizio di attività commerciale, non al mero diporto. È qui che si vince o si perde il vantaggio fiscale, e la prassi applicativa è ancora in assestamento.

Per lo studio: valutiamo insieme la fattibilità dello schema locazione-a-charter, i requisiti sostanziali di uso commerciale effettivo e l'annotazione ATCN, per non compromettere la non imponibilità dei canoni.

Fonte: FiscoeTasse, Altalex, Studio Cataldi (L. 70/2026) — affidabilità alta sulla norma, media sugli aspetti applicativo-IVA (da verificare con la prassi).

♦ INDUSTRIA 4.0 & INCENTIVI

Iperammortamento 2026: ~2,5 miliardi prenotati in 25 giorni, circolare ancora attesa

La piattaforma GSE corre senza click-day, ma i chiarimenti operativi MIMIT tardano.

Nei primi 25 giorni di operatività della piattaforma GSE, aperta il 12 giugno, sono state presentate circa 7.000 comunicazioni preventive per un potenziale di investimenti attorno a 2,5 miliardi e oltre 1 miliardo di crediti richiesti — in netta accelerazione rispetto agli 1,25 miliardi del 12 giugno. Le risorse nazionali stanziare sono circa 9,8-10 miliardi per il triennio 2026-2028, con investimenti agevolabili dal 1° gennaio 2026 al 30 settembre 2028. La misura non è a click-day: si basa su una stima di effetti finanziari, quindi non c'è rischio di esaurimento immediato del plafond. Il nodo resta la circolare operativa MIMIT, annunciata "prima dell'estate" ma alla data non ancora pubblicata; la prenotazione va confermata al 20% entro 60 giorni lavorativi dall'esito positivo, con termine di completamento al 15 novembre 2028.



Saldatura di uno scafo in cantiere: gli investimenti 4.0 che l'iperammortamento 2026 intende sostenere — Foto: Pexels / Saad Bin Hasan

corretta interconnessione prima della perizia, per essere pronti all'uscita dei chiarimenti.

Fonte: Value Target, Innovation Post (MIMIT/GSE) — affidabilità media (cifre di andamento da confermare su comunicato MIMIT; circolare non ancora pubblicata, da verificare).

Transizione 5.0: l'anno del credito lo fissa la comunicazione GSE

Una FAQ dell'Agenzia risolve lo sfasamento tra chiusura investimento e conferma GSE.

L'Agenzia delle Entrate, con FAQ del 30 giugno 2026, ha chiarito che in caso di sfasamento tra fine investimento e comunicazione GSE, l'anno di imputazione del credito Transizione 5.0 nel quadro RU è quello della comunicazione GSE che indica l'importo fruibile. Concretamente: investimenti chiusi nel 2025 con comunicazione GSE nel 2026 vanno indicati nel Modello Redditi 2027 (anno d'imposta 2026). La compensazione avviene via F24 con codice tributo 7079, istituito con Risoluzione AdE n. 14 del 16 aprile 2026.

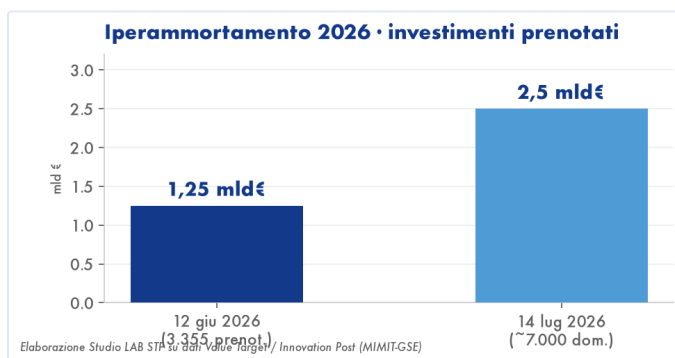
Per lo studio: per i cantieri che hanno completato progetti 5.0 nel 2025 con conferma GSE nel 2026 verifichiamo la corretta imputazione a quadro RU e la compensazione in F24.

Fonte: PMI.it, Redazione Fiscale (FAQ AdE 30/06/2026) — affidabilità alta.

Beni strumentali 4.0: la "coda 2025" da chiudere entro il 31 luglio

Niente nuove prenotazioni, ma la comunicazione di completamento non aspetta.

Dal 1° gennaio 2026 il credito Transizione 4.0 è sostituito dall'iperammortamento. Resta però la coda del vecchio regime: per gli investimenti 2025, o prenotati entro il 31 dicembre 2025 con acconto di almeno il 20% e completati entro il 30 giugno 2026, va trasmessa la comunicazione di completamento entro il 31 luglio 2026 (limite di spesa 2,2 miliardi). Un adempimento da presidiare per non perdere il credito già maturato.



Iperammortamento 2026 · investimenti prenotati | Elaborazione Studio LAB STP su dati Value Target / Innovation Post (MIMIT-GSE)

Per lo studio: impostiamo fin da ora la sequenza di comunicazioni preventive e la perizia asseverata, curando la

Per lo studio: per chi ha prenotato nel 2025 verifichiamo il completamento e curiamo la comunicazione entro il 31 luglio.

Fonte: MIMIT, FiscoeTasse (DM 28/01/2026) — affidabilità media (termini da confermare puntualmente sul testo del DM).

Piano del Mare 2026-2028: la cornice verde per la cantieristica

Tonnage tax prorogata, 570 milioni per l'elettrificazione portuale, fondi per propulsioni a basse emissioni.

Il Piano del Mare 2026-2028, pubblicato in Gazzetta Ufficiale, definisce le linee strategiche per la Blue Economy: proroga della Tonnage Tax fino al 31 dicembre 2033, 570

milioni per l'elettrificazione portuale (cold ironing), incentivi all'intermodalità (Sea Modal Shift) e fondi FEAM-PA. Sono ammessi investimenti in propulsioni a basse o zero emissioni — ibrido, elettrico, biofuel, GNL, metanolo — e in infrastrutture di bunkeraggio alternativo. È una cornice strategica più che una misura direttamente attivabile: la filiera può intercettare fondi su green refit e propulsioni alternative, ma servono i decreti attuativi.

Per lo studio: monitoriamo i decreti attuativi e individuiamo per i cantieri della filiera le linee di finanziamento su efficientamento e propulsioni alternative man mano che diventano operative.

Fonte: Rete Agevolazioni, GU Serie generale n. 149 — affidabilità media (piano-quadro, attuazione demandata a decreti).

♦ NORMATIVA & REGOLAMENTI

EU ETS, il 17 luglio la Commissione mette mano alla direttiva

Asse Roma-Parigi-Berlino per escludere lo shipping, ma per ora nulla cambia negli obblighi.

Il 17 luglio la Commissione europea presenta la proposta di revisione della direttiva EU ETS, aprendo il negoziato tra Parlamento e Consiglio sulle regole future del mercato del carbonio. Confindustria, Medef e BDI — le associazioni industriali di Italia, Francia e Germania — hanno scritto congiuntamente a von der Leyen chiedendo, tra l'altro, l'esclusione del trasporto marittimo e dell'aviazione dal meccanismo. È bene essere chiari: si tratta di una proposta in arrivo, non di una norma. Nulla cambia oggi negli obblighi di armatori, compagnie di traghetti e operatori charter con navi soggette a ETS, ma è lo snodo che deciderà l'evoluzione dei costi-quota per il settore.

Per lo studio: seguiamo il testo del 17 luglio e ne valutiamo l'impatto per i clienti con unità soggette a ETS, distinguendo ciò che è vincolante da ciò che è ancora negoziato.

Fonte: il Nautilus, Blue Economy, Meteoweb — affidabilità media (proposta annunciata; testo da verificare su EUR-Lex dopo il 17/07).

EU ETS, il conto delle rotte siciliane: fino a 20 milioni l'anno

Uno studio dell'Autorità portuale quantifica il surcharge e chiede l'esenzione per le isole.

Mentre a Bruxelles si discute il futuro, l'EU ETS marittimo è già pienamente operativo: nel 2026 copre il 100% delle emissioni rilevate, con restituzione di quote pari al 70% delle emissioni 2025. Uno studio dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale quantifica l'extra-costi sui collegamenti insulari: quasi 20 milioni l'anno sulla Genova-Pa-

lermo, oltre 11 sulla Napoli-Palermo, oltre 1 milione sulla Porto Empedocle-Lampedusa se decade la deroga per le isole minori. L'Autorità chiede l'esenzione per le isole maggiori e la proroga al 2032 per le minori. Chi opera rotte da e per la Sicilia deve incorporare i surcharge ETS nella tariffazione.

Per lo studio: per compagnie e operatori su rotte insulari verifichiamo l'impatto ETS sui contratti di trasporto e sulla struttura tariffaria.

Fonte: il Nautilus, Shipping Italy (studio AdSP Sicilia occidentale) — affidabilità alta.

Bandiera estera di armatori italiani: cosa chiede la circolare MIT

L'art. 26-ter della Legge Mare impone di dimostrare l'idoneità alla navigabilità.

La circolare MIT prot. 11265 del 18 giugno 2026 chiarisce l'applicazione dell'art. 26-ter, introdotto dalla Legge 70/2026: le unità da diporto fino a 24 metri battenti bandiera estera, di proprietà di cittadini o persone giuridiche con residenza o sede in Italia, che navigano o stazionano in acque interne, mare territoriale e ZPE italiane, devono dimostrare l'idoneità alla navigabilità con le certificazioni dello Stato di bandiera o con l'attestazione di un organismo tecnico notificato. La platea è quella degli armatori italiani con barca in bandiera estera — UK, isole del Canale, bandiere di comodo — che devono procurarsi e tenere a bordo la documentazione richiesta per evitare contestazioni.

Per lo studio: per i clienti con unità in bandiera estera verifichiamo la documentazione di navigabilità richiesta e i termini operativi per ciascuna categoria di unità.

Fonte: Certifico, HiNelson (Circolare MIT 11265/2026) — affidabilità media/alta (testo integrale da verificare su fonte MIT/Capitanerie).

Azimut vara il Grande 44M: il superyacht di serie prende il volo

Ala foil in carbonio, mezzo scafo in fibra e ibrido leggero: tecnologie da prototipo entrano a catalogo.

Quando un cantiere di volume porta il foil e l'ibrido nel superyacht di serie, il futuro della propulsione smette di essere un esperimento.



Uno yacht Azimut al Cannes Yachting Festival: con il Grande 44M il cantiere porta foil e ibrido nel superyacht di serie — Foto: Wikimedia Commons / Alexander Migl, CC BY-SA 4.0

A Viareggio è stato varato il primo Grande 44M, l'imbarcazione più grande mai realizzata da Azimut. Il progetto porta a bordo un'ala foil in carbonio a poppa (Hull Vane) che riduce resistenza e beccheggio, oltre metà scafo in fibra di carbonio con un alleggerimento di circa 8 tonnellate

sulla sovrastruttura, e un sistema Mild Hybrid con due motori elettrici da 50 kW e un pacco batterie da 188 kWh, espandibile a 230, per una riduzione della CO₂ fino al 30% rispetto a uno yacht tradizionale. Sette unità risultano già vendute prima del varo; il debutto mondiale è annunciato al Cannes Yachting Festival.

Per lo studio: per dealer e clienti valutiamo il posizionamento fiscale e finanziario delle nuove tecnologie ibride e leggere nelle offerte commerciali.

Fonte: Barche a Motore, Barche Magazine — affidabilità alta.

Tankoa vara Spirit, 52 metri full-custom con il silenzio come leva tecnica

Genova protagonista di un varo estivo di rilievo, con il comfort acustico al centro del progetto.

A Genova è sceso in mare Spirit, superyacht full-custom di 52 metri della serie T52 Vitruvius di Tankoa Yachts. Architettura navale ed esterni firmati Vitruvius Yacht Design (Philippe Briand con Veerle Battiau), interni FM Architettura, 12 ospiti in 6 cabine, velocità massima di 17 nodi. L'ottimizzazione acustica e la riduzione delle vibrazioni, curate con van Cappellen Consultancy, sono il tratto tecnico distintivo, insieme a un beach club con area fitness e



Superyacht in navigazione: a Genova il varo di Spirit, T52 Vitruvius di Tankoa Yachts — Foto: Pexels / Simeon TheArtist

spa fruibile in navigazione. Un aggancio naturale con l'edizione 2026 del Salone di Genova (1-6 ottobre).

Per lo studio: seguiamo per i cantieri clienti le ricadute commerciali e finanziarie dei vari estivi in vista dei saloni d'autunno.

Fonte: Salone Nautico di Genova (sito ufficiale) — affidabilità alta.

L'e-metanolo debutta in mare a Monaco: si allarga il ventaglio della decarbonizzazione

Alla Monaco Energy Boat Challenge il primo hydrofoil a fuel cell metanolo-elettrica.

Alla tredicesima edizione della Monaco Energy Boat Challenge (8-11 luglio) l'e-metanolo ha debuttato in acqua per la prima volta: il SURGE Methanol Foiling Team Twente ha corso con "Eclipse", hydrofoil metanolo-elettrico con fuel cell a metanolo reformato da 5 kW e foil che riducono la resistenza, sotto il mentoring di SBM Offshore. Un segnale che il ventaglio della decarbonizzazione si allarga — elettrico, idrogeno e ora e-metanolo — e che la combinazione foil più fuel cell è già laboratorio di ciò che arriverà sul diporto.

Per lo studio: la ricerca anticipa i vettori energetici che tra pochi anni chiederanno investimenti; utile per orientare le scelte di refit e R&S dei cantieri.

Fonte: GlobeNewswire (comunicato Yacht Club de Monaco) — affidabilità alta.

Nasce la World Series: tappa italiana sul Lago di Como nell'aprile 2027

La sfida di Monaco diventa circuito globale, con una qualificazione europea di radice italiana.

È stato ufficializzato il format internazionale della Monaco Energy Boat Challenge World Series. La prima tappa di qualificazione si terrà sul Lago di Como, in Italia, ad aprile 2027 — con Volta27 e la Fondazione Alessandro Volta per il bacino europeo — seguita da una tappa a Darwin, in Australia, nel 2027 per l'area Asia-Pacifico; le qualificazioni conducono alla World Final di Monaco 2028, mentre l'edizione Monaco 2027 è già fissata al 29 giugno-3 luglio. Precisiamo, per evitare equivoci: la tappa di Como è nell'aprile 2027, non nel 2026.

Per lo studio: la tappa italiana è un'occasione di visibilità per cantieri e fornitori di tecnologie sostenibili; su richiesta valutiamo forme di sponsorizzazione e relativo trattamento fiscale.

Fonte: GlobeNewswire (comunicato Yacht Club de Monaco) — affidabilità alta.

Dazi USA sulle barche UE al 10%:
rimborsi CBP in corso

L'accordo commerciale alleggerisce il conto per l'export e apre la strada ai recuperi.

Il dazio USA all'import sulle barche europee è sceso dal 15% al 10%: su un catamarano da 1,5 milioni di dollari la riduzione del 5% vale circa 75.000 dollari. La CBP ha aperto la procedura di rimborso per i dazi già pagati a tariffa più alta: non è automatica, va presentata via ACE Portal con dichiarazioni CAPE, e i rimborsi IEEPA vengono generalmente erogati in 60-90 giorni, in una prima fase limitata ad alcune entries non liquidate o entro 80 giorni dalla liquidazione. Un beneficio diretto per la competitività dell'export cantieristico italiano verso il primo mercato mondiale, da leggere insieme all'euro debole. La decorrenza esatta della riduzione non è specificata nelle fonti (da verificare il giorno preciso).

Per lo studio: per chi esporta negli USA verifichiamo l'ammissibilità al rimborso CBP e i tempi di recupero, oltre al ricalcolo del pricing sull'export.

Fonte: Catamaran Guru, Trade Only Today (CBP) — affidabilità alta sulla riduzione e sull'apertura rimborsi (data di decorrenza da verificare).

Il nodo acciaio e alluminio
nell'accordo UE-USA

Il beneficio sul dazio della barca finita può essere eroso a monte sulla componentistica.

L'intesa UE-USA, in vigore dal 1° luglio con tetto del 15% sui beni UE, apre una fase meno conflittuale per la nautica da diporto ma lascia irrisolte le incognite su acciaio e alluminio, cioè sulla componentistica, e sulla stabilità re-

golatoria. È in corso anche una sfida legale che potrebbe ridefinire l'impatto dei dazi sull'acciaio nelle filiere marine. Per la filiera italiana, fortemente export-oriented, il vantaggio sul dazio della barca finita rischia di essere in parte assorbito dai maggiori costi sui semilavorati: un punto di attenzione per marginalità e pricing.

Per lo studio: aiutiamo i cantieri a valutare l'esposizione della supply chain ai dazi su acciaio e alluminio e il relativo impatto sui margini.

Fonte: Pressmare, NMMA (via fonti terze) — affidabilità media (vertenza acciaio ancora aperta, esiti da verificare).

Saloni d'autunno: il calendario è
fissato

Da Cannes a Fort Lauderdale, la stagione delle vetrine per l'export italiano.

Le date sono confermate: Cannes Yachting Festival 8-13 settembre (49^a edizione, oltre 680 espositori, circa 700 barche, 150 anteprime mondiali, con la nuova "Innovation Route" su efficienza e sostenibilità), Monaco Yacht Show 23-26 settembre (Port Hercule, circa 125 yacht, flotta media ~50 metri), Salone Nautico di Genova 1-6 ottobre (66^a edizione, Waterfront Marina, format "five shows in one") e FLIBS a Fort Lauderdale 28 ottobre-1 novembre (67^a edizione, oltre 1.300 yacht). Cannes e Genova sono le vetrine chiave per i cantieri italiani; FLIBS sarà il termometro del mercato USA dopo la riduzione dei dazi.

Per lo studio: per chi pianifica presenze e anteprime ai saloni valutiamo trattamento fiscale dei costi espositivi e strategie commerciali sui mercati target.

Fonte: Cannes Yachting Festival, Salone Nautico Genova, Monaco Yacht Show, Boat International (FLIBS) — affidabilità alta.

◆ SCADENZARIO DELLA SETTIMANA

Adempimento	A chi si applica	Data
Versamenti redditi/IRAP/IVA senza maggiorazione (proroga DL 89/2026)	Soggetti ISA e forfetari	20/07/2026
Bonus carburante pesca 2026 (domanda su piattaforma MASAF)	Imprese di pesca professionale	20/07/2026
TISG — udienza cautelare e assemblea sul capitale sotto i minimi	Fornitori/armatori/creditori coinvolti	22/07/2026
Beni strumentali 4.0 "coda 2025": comunicazione di completamento	Chi ha investito/prenotato entro 31/12/2025 (completamento ≤ 30/06/2026)	31/07/2026
Versamenti con maggiorazione 0,80% (finestra dei 30 giorni)	Soggetti ISA e forfetari che slittano	dal 21/07 a +30 gg
Transizione 5.0: compensazione F24 codice 7079	Beneficiari con comunicazione GSE	entro 31/12/2026

Il 22 luglio come promemoria: la crisi si governa prima

Il doppio appuntamento TISG del 22 luglio — udienza cautelare e assemblea sul capitale — è il promemoria più efficace di una regola che ripetiamo ai clienti: gli strumenti di regolazione della crisi funzionano tanto meglio quanto prima vengono attivati, e i numeri di una difficoltà vanno letti quando sono ancora reversibili. Monitoraggio degli indici, controllo dell'esposizione bancaria, diversificazione del portafoglio ordini e adeguata patrimonializzazione non sono formalità. Lo stesso vale, sul versante delle opportunità, per la scadenza fiscale del 20 luglio, per l'iperammortamento e per lo schema locazione-a-charter della Legge Mare: si vince muovendosi con anticipo.

Vuoi un confronto dedicato sulla solidità della tua impresa, sulla scadenza del 20 luglio o sull'accesso agli incentivi 2026? Contatta lo Studio: analizziamo insieme la tua posizione prima che le scadenze decidano al posto tuo.

Contatti — Studio LAB STP · Dott. Stefano Faver ·
✉ stefanofaver@labstp.com

In brief — this week in English

A quick English digest for international clients.

- All eyes on 22 July: the Court of Florence holds the hearing on precautionary measures for The Italian Sea Group, while shareholders meet the same day over capital fallen below legal minimums. Confirmed protective measures run four months from 1 July.
- TISG's figures are now on the table: ~€178.7m net financial debt, €266.8m overdue liabilities and only €7.5m cash at 31 May; a possible ~€100m capital increase is envisaged from Q4 2026.
- Italian tax deadline: ISA taxpayers and flat-rate ("forfetari") filers must pay by 20 July; a new 0.80% surcharge now applies to those paying within the following 30 days.
- Incentives: the 2026 "iperammortamento" has already booked ~€2.5bn in 25 days (no click-day risk), though the MIMIT operating circular is still pending.
- Regulation: on 17 July the European Commission unveils its EU ETS revision, with Italy, France and Germany pressing to exclude shipping — a proposal only, no immediate change.
- Products: Azimut launched its Grande 44M with a carbon foil and mild-hybrid drive; the Monaco Energy Boat Challenge World Series will hold an Italian qualifier on Lake Como in April 2027 (not 2026).
- Informational only — not professional advice.

Disclaimer: contenuto informativo, non sostituisce la consulenza personalizzata. Fonti alla data di redazione.